Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 37.

(Nr. 8072.) Vertrag zwischen Preußen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven. Vom 24. Juni 1872.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Duddenhausen,

der Senat der freien und Hansestadt Hamburg:
den Syndikus Dr. Carl Hermann Merck,

welche unter dem Vorbehalte der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg verpflichten sich gegenseitig, die Herstellung einer Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven, im unmittelbaren Anschluß an die von Harburg nach Stade auszuführende Bahn, zu gestatten und zu fördern.

Zu diesem Behufe wird der Senat der freien und Hansestadt Hamburg die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn, insoweit dieselbe im Hamburgischen Gebiete anzulegen ist, der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft ertheilen, welche die Konzession für den im Preußischen Gebiete belegenen Theil der Bahn durch die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 22. Mai d. J. bereits erhalten hat.

Artikel 2.

In der zu ertheilenden Konzession wird der Senat der freien und Hansestadt Hamburg der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft, ohne vorgängiges Einvernehmen mit der Königlich Preußischen Regierung, keine erschwerende Bedingungen auferlegen, welche nicht bei den Eisenbahnanlagen in Preu-

Ausgegeben zu Berlin den 4. Oktober 1872.

Preußen allgemein zur Anwendung kommen oder im gegenwärtigen Vertrage ausdrücklich vorgesehen sind.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg wird vielmehr der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft die Durchführung ihres Unternehmens thunlichst erleichtern und ihr insbesondere das Recht zur Expropriation verleihen.

Artikel 3.

Ferner wird bei Ertheilung der Konzession der Senat der freien und Hansestadt Hamburg der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft nach Maßgabe ihres Gesellschaftsstatuts auch in dem Hamburgischen Gebiete die Rechte einer Korporation zugestehen. Die Gesellschaft soll jedoch ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung im Königreich Preußen behalten, und ungeachtet der Ausdehnung ihres Unternehmens auf das Hamburgische Gebiet in Bezug auf das allgemeine staatliche Aufsichtsrecht über die Verwaltung des in Rede stehenden Eisenbahn-Unternehmens lediglich von der Königlich Preußischen Regierung ressortiren, wodurch indessen das Beaufsichtigungs- und Genehmigungsrecht des Senates der freien und Hansestadt Hamburg in Bezug auf den Bau und Betrieb der im Hamburgischen Gebiete zur Ausführung kommenden Anlagen und deren etwaige Erweiterungen nicht beeinträchtigt werden soll. Die Genehmigung von Erweiterungen des Unternehmens außerhalb des Hamburger Staatsgebiets, sowie der Emission von Prioritäts-Obligationen bleibt lediglich der Königlich Preußischen Regierung anheimgestellt. Bei der in diesem Artikel bezüglich des Domizils der Gesellschaft getroffenen Bestimmung wird vorausgesetzt, daß dadurch der Gerichtsstand des Kontrakts, der belegenen Sache oder des begangenen Verbrechens nicht aufgehoben wird.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Anlagen im Hamburgischen Gebiete oder des Betriebes derselben gegen die Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft erhoben werden möchten, ist dieselbe der Hamburgischen Gerichtsbarkeit unterworfen.

Artikel 4.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojektes innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreitet, sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden. Die Projekte für die Ausführung der Bahn und der dazu gehörigen Hochbauten rc. im Bereiche der Befestigungen an der unteren Elbe sollen der Militairbehörde vor der Feststellung zur Prüfung vorgelegt werden. Die desfallsigen Festsetzungen sind für die Gesellschaft unbedingt maßgebend und hat sie die durch die Ausführung entstehenden Kosten zu tragen.

Der Gesellschaft soll zwar gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen. Das Terrain ist jedoch von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn zu erwerben, die Gesellschaft auch zu verpflichten, jeder Zeit auf Aufforderung der betreffenden Regierung das zweite Geleise herzustellen.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 5.

Die Genehmigung und nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplanes soll zwar der Königlich Preußischen Regierung auch für die auf Hamburgischem Gebiete liegende Strecke der Bahn zustehen; die Preußische Regierung wird jedoch dafür Sorge tragen, daß den Zügen der Bahn Stade-Cuxhaven ein ununterbrochener Anschluß auf der Bahn Stade-Harburg gesichert werde, einerlei, ob die letztere Strecke unter Staats- oder unter Privatverwaltung stehen wird.

Zwischen Stade und Harburg sollen in beiden Richtungen vorläufig täglich mindestens zwei Züge mit Personen- 2c. Beförderung eingerichtet werden.

Was die Fahrgeld- und Frachtsätze für den Personen- und Güterverkehr betrifft, so behält sich der Senat der freien und Hansestadt Hamburg bezüglich des Verkehrs zwischen Cuxhaven und Hamburg für den in das Hamburgische Gebiet fallenden Theil der Bahn Stade-Cuxhaven die Genehmigung der von der Gesellschaft zuerst einzuführenden Tarifsätze, sowie die Genehmigung etwaiger späterer Erhöhung dieser Sätze vor. Beide Regierungen werden bemüht sein, in jedem Falle ein Einverständniß über die Tarifbildung, welche für die Bahnstrecke Stade-Cuxhaven eine einheitliche sein soll, herbeizuführen.

Abgesehen von dem Verkehr zwischen Hamburg und Cuxhaven, überläßt der Senat der freien und Hansestadt Hamburg die Genehmigung der Tarife lediglich der Königlich Preußischen Regierung. Letztere wird diese Tarife, wie auch die Fahrpläne und beabsichtigte spätere Abänderungen derselben vor deren Einführung dem nach Artikel 6. Seitens des Senates zu bestellenden Kommissar mittheilen und die von demselben in Bezug darauf etwa kund gegebenen, mit dem Gesammtinteresse des Unternehmens zu vereinigenden Wünsche berücksichtigen.

Sowohl im Personen- als Güterverkehr soll zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen weder hinsichtlich der Beförderungspreise, noch in der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden.

Die Gesellschaft soll verpflichtet sein, auf Verlangen der nach diesem Vertrage zuständigen Regierung den Einpfennigtarif für Kohlen, Koaks und event. die übrigen in Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände bei Transporten auf größere Entfernungen einzuführen.

Die Preußische Regierung wird Sorge tragen, daß der Personen- und Güterverkehr nach und von Cuxhaven nicht ungünstiger behandelt wird, als der Personen- und Güterverkehr nach und von den an der Geeste belegenen Hafenplätzen.

Artikel 6.

Die Landeshoheit verbleibt in Ansehung der Bahnstrecke im Hamburgischen Gebiete ausschließlich der freien und Hansestadt Hamburg.

Dem Senate ist es vorbehalten, zur Regelung des Verkehrs zwischen ihm und der Gesellschaft, sowie zur Handhabung der ihm zuständigen Aufsichts- und Hoheitsrechte einen besonderen Kommissarius zu bestellen. Derselbe hat die Beziehungen des Senates zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen wahrzunehmen, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind.

Artikel 7.

Die Eisenbahnbeamten sind während ihres Aufenthaltes auf Hamburgischem Gebiete den Hamburgischen Gesetzen und Anordnungen unterworfen; jedoch sollen die Beamten, welche beim Bau und Betriebe der Bahn im Hamburgischen Gebiete stationirt werden, dadurch keine Aenderung ihrer Unterthanenverhältnisse erleiden und, wenn sie nicht Hamburgische Unterthanen sind, während ihres dienstlichen Aufenthalts nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen sein, welche nach den Hamburgischen Gesetzen unter gleichen Verhältnissen für alle, eine Geschäfts- oder Erwerbsthätigkeit ausübende Fremde zur Anwendung kommen.

Artikel 8.

Für die Bahnpolizei sind die bezüglichen Reichsverordnungen maßgebend; über die etwa zu erlassenden Ausführungsbestimmungen werden beide Regierungen vor dem Erlasse sich benehmen und gleichlautende Bestimmungen zu erzielen suchen.

Artikel 9.

Die Regulirung der Zollverhältnisse sowohl auf der Bahn, wie bezüglich der bei Cuxhaven projektirten Hafenanlagen, wozu auch insbesondere die Feststellung der Richtung der Zolllinie gehört, bleibt der besonderen Vereinbarung der beiden Regierungen vorbehalten, deren Festsetzungen für die Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft bindend sein sollen. Namentlich soll die Gesellschaft bezüglich der Herstellung der zur Niederlegung und zur zollamtlichen Abfertigung der Waaren erforderlichen Lokalitäten, sowie bezüglich der Beschaffung der nöthigen Wohnungen für die Zollbeamten und aller sonst erforderlichen zollamtlichen Einrichtungen und Anlagen den zu stellenden Anforderungen ohne Weiteres unterworfen und zur alleinigen Tragung der dadurch erwachsenden Kosten verpflichtet sein.

Artikel 10.

Die der Gesellschaft im Interesse der Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung und bezüglich ihrer Bahnbeamten und Arbeiter für das Preußische Staatsgebiet in der Allerhöchsten Konzession vom 22. Mai 1872. (sub VI., VII., VIII. und IX.) auferlegten Bedingungen sollen auch für das Hamburgische Gebiet maßgebend sein.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft einen Ersatz weder vom Preußischen oder Hamburgischen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 11.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Unternehmen der Bahn von Stade nach Cuxhaven, einschließlich der im Hamburgischen Gebiete belegenen Bahnstrecke, eine Eisenbahnabgabe nach Maßgabe ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen erheben und diejenige Quote, welche bei Repartition nach Verhältniß der Gesammtlänge dieser Bahn zu der Länge der auf Hamburgischem Gebiete belegenen Strecke auf die letztere vom Beginne des auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahnlinie Stade-Cuxhaven folgenden Kalenderjahres entfallen wird, alljährlich an den Senat der freien und Hansestadt Hamburg überweisen und an die von ihm zu bezeichnenden Einnahmestellen abführen lassen.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg wird dagegen von der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Aktiengesellschaft bezüglich ihrer Eisenbahn-Unternehmung kein Konzessionsgeld fordern, auch wegen des zu der Bahn und dem Bahnhofe verwendeten Grundeigenthums auf Hamburgischem Gebiete weder Grundsteuer erheben, noch wegen des Bahnbetriebes Gewerbe- oder Einkommensteuer in Anspruch nehmen.

Artikel 12.

Der §. 42. des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838., wonach dem Staate vorbehalten ist, das Eigenthum der von ihm konzessionirten Privateisenbahnen mit allem Zubehör nach Ablauf von dreißig Jahren nach der Betriebseröffnung oder auch später, nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung, anzukaufen, wird vom Senate der freien und Hansestadt Hamburg auch für die im Hamburgischen Staatsgebiete belegene, in Rede stehende Bahnstrecke nebst allem Zubehör — wozu die von der Gesellschaft projektirte Hafenanlage selbstredend nicht zu rechnen ist — in Kraft gesetzt.

Für den Fall, daß sich beide Hohe kontrahirende Regierungen über die gleichzeitige beiderseitige Ausübung dieses Rechts je für Ihr Gebiet nicht verständigen sollten, soll jede Regierung das Recht und die Verpflichtung haben, beim etwaigen Erwerbe der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke auch die im Gebiete der anderen kontrahirenden Hohen Regierung belegene Bahnstrecke mitzuerwerben.

Diejenige von beiden Regierungen, welche solchergestalt die ganze Bahn von Stade nach Cuxhaven erwerben möchte, soll jedoch verpflichtet sein, der anderen Regierung zu jeder Zeit auf deren Verlangen das Eigenthum der auf deren Staatsgebiete liegenden Bahnstrecke gegen Erstattung eines nach Verhältniß des Anlagekapitals zu berechnenden Theiles des aufgewendeten Erwerbspreises abzutreten.

Sowohl für diesen Fall, als auch, wenn sonst es vorkommen möchte, daß die der Gesellschaft ertheilten Konzessionen in dem einen oder dem anderen Gebiete oder in beiden Gebieten erlöschen, sind beide Hohe kontrahirende Regierungen einverstanden, daß der einheitliche Betrieb der Bahn nicht aufhört, und werden deshalb sofort das Nöthige vereinbaren, um den Betrieb für beide Gebiete im Zusammenhange nach dem Zwecke und den Modalitäten dieses Vertrages ununterbrochen fortzusetzen.

Art.

Artikel 13.

Anderen Eisenbahn-Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die in Rede stehende Eisenbahn, als die Benutzung derselben gegen zu vereinbarende, event. von der betreffenden Regierung für Ihr Gebiet festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel 14.

Beide Regierungen erklären sich bereit, unter den üblichen Bedingungen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Cuxhaven nach Bremerhafen und Geestemünde die Konzession zu ertheilen, falls sich um dieselbe ein geeigneter Unternehmer bewerben sollte, und werden sodann wegen der beiderseitigen Beziehungen zu einander, beziehungsweise zu dem Bahnunternehmer, in Verhandlung treten.

Artikel 15.

Falls die Königlich Preußische Regierung sich zur Fortführung der Hannoverschen Staatsbahn nach Hamburg entschließen sollte, wird der Senat der freien und Hansestadt Hamburg die Ausführung dieses Unternehmens, insbesondere die Gewinnung eines zweckmäßigen Bahnhofes daselbst, bereitwilligst fördern.

Artikel 16.

Dieser Vertrag soll zweimal ausgefertigt und beiderseits zur Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll binnen zehn Wochen in Berlin erfolgen.

So geschehen zu Hamburg, den 24. Juni 1872.

(L. S.) Duddenhausen. (L. S.) C. H. Merck.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden ist bewirkt worden.

(Nr. 8073.) Vertrag zwischen Preußen und Sachsen wegen Herstellung einer direkten Eisenbahn von Berlin nach Dresden. Vom 6. Juli 1872.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Sachsen, in dem Wunsche übereinstimmend, die zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten bereits bestehenden Eisenbahn-Verbindungen durch Herstellung einer direkten Eisenbahn von Berlin nach Dresden zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Eberhard D'Avis,

Seine Majestät der König von Sachsen:
Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preußischen Hofe, Geheimen Rath Hans v. Könneritz,

welche nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten unter Vorbehalt der Ratifikation über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung verpflichten sich gegenseitig, die Herstellung einer direkten Eisenbahn von Berlin nach Dresden zu gestatten und zu fördern. Zu diesem Behufe wird die Königlich Sächsische Regierung die Konzession für den Bau und Betrieb der im Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke derselben Gesellschaft ertheilen, welche die Konzession für den im Preußischen Gebiete belegenen Theil der Bahn bereits erhalten hat.

Artikel 2.

Die Gesellschaft hat ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen zu nehmen und in Bezug auf alle Maßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solche und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preußischen Regierung zu ressortiren.

Artikel 3.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebietes bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreitet, sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel 4.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 1,435 Meter im Lichten der Schie-

Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel 5.

Der Gesellschaft soll zwar gestattet werden, die Bahn zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise zu versehen. Das Terrain ist jedoch von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn zu erwerben, die Gesellschaft auch zu verpflichten, jederzeit auf Aufforderung der betreffenden Regierung das zweite Geleise herzustellen.

Artikel 6.

Die Königlich Sächsische Regierung wird bei Ertheilung der Konzession die im Königreich Sachsen geltenden Bestimmungen über die Expropriation von Grundeigenthum für Eisenbahnen für die im Königreiche Sachsen gelegene Strecke der direkten Eisenbahn von Berlin nach Dresden in Wirksamkeit setzen. Die Gesellschaft hat danach in Beziehung auf die zwangsweise Erwerbung des Grund und Bodens, sowie die sonst mit der Bauführung zusammenhängenden Verhältnisse die nämlichen Befugnisse und Obliegenheiten, wie andere Eisenbahngesellschaften im Königreiche Sachsen.

Artikel 7.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 8.

Der Königlich Sächsischen Regierung verbleibt die Landeshoheit hinsichtlich der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke.

Die auf letzterer zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher die Königlich Sächsischen sein.

Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlagen oder deren Betrieb sollen, sofern sie im Königlich Sächsischen Gebiete ausgeübt sind, von den betreffenden Königlich Sächsischen Behörden untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt werden.

Die Gesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlagen auf Königlich Sächsischem Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königlich Sächsischen Gerichtsbarkeit zu unterwerfen.

Artikel 9.

Der Königlich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Regelung des Verkehrs zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie zur Handhabung Ihrer Hoheitsrechte und des Ihr über die Bahnstrecke im Sächsischen Gebiete nach diesem Vertrage zustehenden Aufsichtsrechts einen ständigen Kommissarius zu bestellen. Derselbe hat die Beziehungen seiner Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung

hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von jenem Kommissar ressortiren, an diesen zu wenden.

Artikel 10.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staats zu verpflichten.

Artikel 11.

Unterthanen der einen Regierung, welche beim Betriebe im Gebiete der anderen Regierung angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Die Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten — mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden — vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das fünfunddreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen. Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen innerhalb des Sächsischen Gebietes soll Seitens der Gesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Sächsischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel 12.

Die Bestimmung der Fahrten, Fahrzeiten und Transportpreise steht ausschließlich der Königlich Preußischen Regierung zu.

Es soll jedoch sowohl im Personen- als im Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Unterthanen weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden. Die für das Unternehmen festzustellenden Fahrpläne und Tarife, sowie beabsichtigte spätere Abänderungen derselben, werden vor deren Einführung Königlich Preußischer Seits dem nach Artikel 9. Seitens der Königlich Sächsischen Regierung zu bestellenden Kommissarius mitgetheilt, und die von demselben in Beziehung darauf etwa kundgegebenen, mit den Gesammt-Interessen des Unternehmens zu vereinigenden Wünsche werden thunlichst berücksichtigt werden.

Auch sollen zwischen Berlin und Dresden in beiden Richtungen täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden und es soll hiervon mindestens ein Zug die vierte Wagenklasse führen.

Endlich soll die Gesellschaft verpflichtet werden, auf Verlangen der Preußischen Regierung auf der Bahn den Einpfennigtarif für Kohlen und Koaks und event. die übrigen in Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände bei Transporten auf größeren Entfernungen einzuführen.

Artikel 13.

Die Königlich Preußische Regierung wird nach Maßgabe ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu etwa noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen alljährlich für die direkte Eisenbahn von Berlin nach Dresden einschließlich der im Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke eine Eisenbahnabgabe berechnen, feststellen und erheben, und von dieser Abgabe an die Königlich Sächsische Regierung unter Mittheilung des Repartitionsplans denjenigen Theil abführen, welcher sich nach dem Verhältniß berechnet, in welchem die Länge der auf Königlich Sächsischem Staatsgebiete liegenden Eisenbahnstrecke zu der Gesammtlänge des ganzen Eisenbahn-Unternehmens steht, dessen Theil sie bildet.

Eine Beiziehung der fraglichen Unternehmung zu anderweiten direkten Staatssteuern wird im Königreiche Sachsen so lange und insoweit nicht stattfinden, als solches im Königreiche Preußen nicht geschieht und durch den der Königlich Sächsischen Regierung zufallenden Antheil an der Eisenbahnabgabe die Grundsteuer gedeckt wird, welche nach den Landesgesetzen von der im Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke zur Erhebung kommen würde. Insbesondere wird die Königlich Sächsische Regierung von der Gesellschaft, welche die Konzession in Preußen ohne Auferlegung einer Konzessionsabgabe bereits erhalten hat, eine solche Abgabe auch Ihrerseits nicht erheben.

Artikel 14.

Die beiden vertragenden Regierungen werden Sich der Gesellschaft gegenüber das Recht vorbehalten, die auf Ihren betheiligten Gebieten belegenen Strecken der Bahn nach Maßgabe der Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. zu erwerben. Es soll jedoch, ungeachtet einer etwa eintretenden Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der Bahn, eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben nicht eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes, unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie, zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn ankaufen, die Königlich Sächsische Regierung aber von dem Ihr der Gesellschaft gegenüber zustehenden Ankaufsrechte nicht gleichzeitig Gebrauch machen würde, gewährt die Königlich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auf der anschließenden Sächsischen Strecke nach Maßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft worden, nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an Sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dieselbe erworben hat, unter Vergütung der von der Königlich Preußischen Regierung inzwischen etwa ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in

die-

diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der fraglichen Bahn in ihrer gesammten Ausdehnung der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Sächsische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

Artikel 15.

Beide kontrahirende Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Gesellschaft verpflichtet sein soll, sich denjenigen Bedingungen zu unterwerfen, welche im Interesse der Post-, Militair- und Telegraphenverwaltung den im bisherigen Norddeutschen Bundesgebiete in neuester Zeit konzessionirten Bahnen auferlegt worden sind oder künftig durch Bundesbeschlüsse auferlegt werden möchten.

Artikel 16.

Beide vertragschließende Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis zum 1. Januar 1874. begonnen sein wird. Die Dauer der Bauzeit soll drei Jahre nicht überschreiten.

Artikel 17.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der darüber ausgefertigten Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen, bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Berlin, den 6. Juli 1872.

(L. S.) Eberhard D'Avis. (L. S.) Hans v. Könneritz.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden ist bewirkt worden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 22. Juli 1872., betreffend die unter Verleihung des Expropriationsrechtes ertheilte Erlaubniß zur Anlage einer Lokomotivbahn von Ziegenhals nach der Landesgrenze zum Anschlusse an die Mährisch-Schlesische Centralbahn zwischen Neudeck und Hennersdorf durch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, durch die Amtsblätter
   der Königlichen Regierung zu Breslau Nr. 35. S. 239., ausgegeben den 30. August 1872.,
   der Königlichen Regierung zu Oppeln Nr. 39. S. 208., ausgegeben den 27. September 1872.;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 22. Juli 1872., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung mehrerer Kreis-Chausseen im Kreise Beuthen, Regierungsbezirk Oppeln, durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Oppeln Nr. 39. S. 208/209., ausgegeben den 27. September 1872.;

3) das Allerhöchste Privilegium vom 22. Juli 1872. wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreis-Obligationen des Beuthener Kreises im Betrage von 350,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Oppeln Nr. 39. S. 209/210., ausgegeben den 27. September 1872.;

4) das Allerhöchste Privilegium vom 7. August 1872. wegen Emission von Prioritäts-Obligationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft bis zum Betrage von 2,190,000 Thalern durch die Amtsblätter
   der Königlichen Regierung zu Potsdam Nr. 36. S. 285. bis 288., ausgegeben den 6. September 1872.,
   der Königlichen Regierung zu Merseburg Nr. 37. S. 209. bis 211., ausgegeben den 14. September 1872.,
   der Königlichen Regierung zu Frankfurt a. d. O. Nr. 37. S. 273. bis 275., ausgegeben den 11. September 1872.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).